



**Die Geschichte von Aston Martin:
Eine Jahrhundert-Saga von Power,
Beauty und Soul**



ASTON MARTIN

Die Marke Aston Martin steht heute weltweit als Synonym für Exzellenz, Luxus und eine unverwechselbare britische Eleganz. Mit dem Leitspruch „Power, Beauty, Soul“ hat sich das Unternehmen einen festen Platz in der Elite der Automobilhersteller gesichert. Doch der Weg zu diesem Status war keineswegs geradlinig. Die Geschichte von Aston Martin ist eine der wechselvollsten in der gesamten Industrie, geprägt von triumphalen Siegen auf den Rennstrecken der Welt, technologischen Meisterleistungen, aber auch von zahlreichen finanziellen Krisen und Besitzerwechseln. Dass die Marke heute, mehr als 110 Jahre nach ihrer Gründung, stärker denn je dasteht, grenzt an ein Wunder und zeugt von der ungeheuren Leidenschaft der Menschen, die hinter diesem Namen stehen. In der folgenden Darstellung wird die Entwicklung von den bescheidenen Anfängen in einer Londoner Werkstatt bis hin zum global agierenden Ultra-Luxus-Hersteller detailliert nachgezeichnet. Dabei wird deutlich, dass Aston Martin immer mehr war als nur ein Produzent von Fortbewegungsmitteln. Es ist eine Marke, die Träume verkörpert und die Grenzen des technisch Machbaren immer wieder neu definiert hat, ohne dabei ihre Wurzeln und ihre Identität zu verlieren.

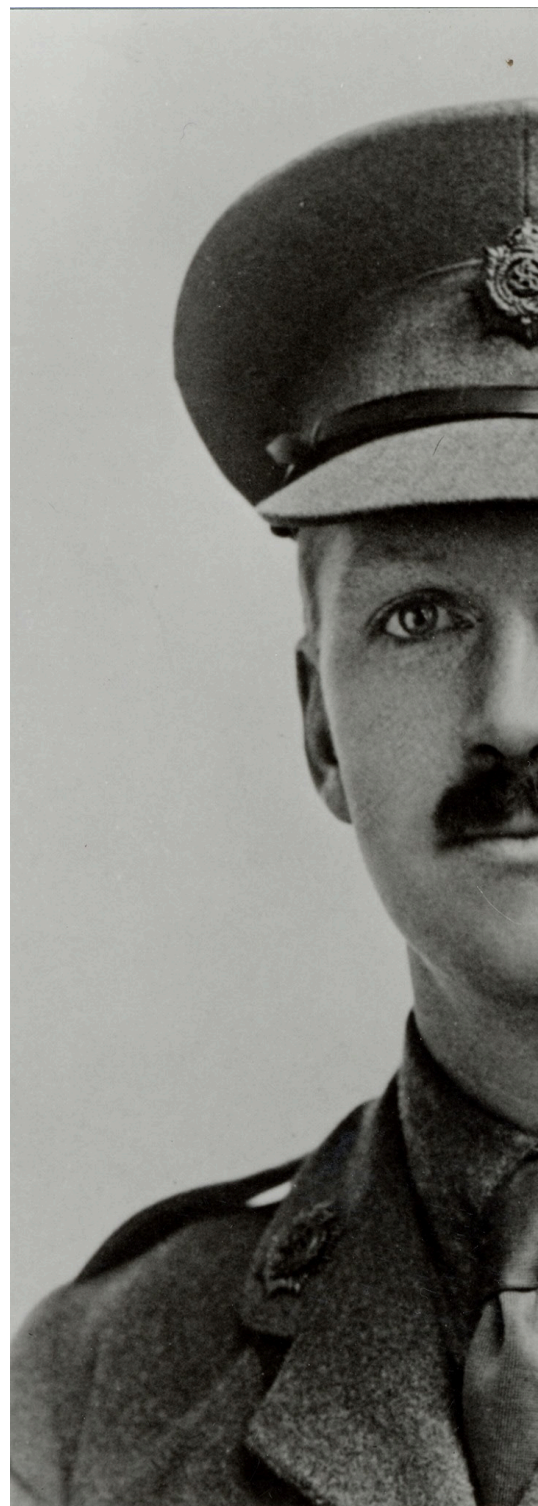


Inhaltsverzeichnis

- Die Gründungsjahre (1913–1925)
- Die Zwischenkriegszeit und sportliche Ambitionen (1926–1939)
- Der Zweite Weltkrieg und der Neuanfang (1940–1946)
- Die goldene Ära unter David Brown (1947–1972)
- Turbulenzen und technischer Wandel (1973–1986)
- Die Ford-Ära: Modernisierung und Expansion (1987–2006)
- Unabhängigkeit und neue Partnerschaften (2007–2019)
- Die Ära Lawrence Stroll und die Zukunft (2020–heute)

Die Gründungsjahre (1913–1925)

Die Geburtsstunde von Aston Martin schlug im Januar 1913 in London. Die beiden Visionäre Lionel Martin und Robert Bamford gründeten das Unternehmen Bamford und Martin Ltd. mit dem Ziel, Automobile nicht nur zu verkaufen, sondern sie nach ihren eigenen Vorstellungen zu verbessern und schliesslich selbst zu konstruieren. Lionel Martin war ein begeisterter Rennfahrer, während Robert Bamford das technische Verständnis und den Geschäftssinn einbrachte. Ihre erste Werkstatt befand sich in den Henniker Mews in Kensington, einem Ort, der heute als Keimzelle einer Legende gilt. Ursprünglich konzentrierten sich die beiden Partner auf den Vertrieb von Fahrzeugen der Marke Singer. Doch Lionel Martin gab sich mit der serienmässigen Leistung dieser Wagen nicht zufrieden. Er modifizierte sie für den Einsatz bei Bergrennen, einer damals äusserst populären Form des Motorsports. Ein besonderer Erfolg gelang ihm beim Bergrennen von Aston Clinton in Buckinghamshire. Dieser Sieg war so prägend, dass man beschloss, den Namen des Rennortes mit dem Nachnamen von Lionel Martin zu kombinieren. So wurde der Markenname „Aston Martin“ geboren eine Bezeichnung, die von Beginn an mit sportlichem Erfolg und technischem Ehrgeiz verknüpft war. Das erste echte Aston Martin Automobil wurde im März 1915 fertiggestellt. Es erhielt aufgrund seiner Form den Spitznamen „Coal Scuttle“ (Kohlenkasten). Das Fahrzeug basierte auf einem Isotta-Fraschini-Chassis aus dem Jahr 1908, das mit einem Vierzylinder-Motor von Coventry-Simplex ausgestattet wurde. Es war ein funktionales, aber leistungsstarkes Fahrzeug, das die Ambitionen der Gründer unterstrich.





Doch die Expansion des jungen Unternehmens wurde jäh gebremst: Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs zwang Bamford und Martin, ihre Pläne vorerst auf Eis zu legen. Die gesamte Ausrüstung wurde an die Sopwith Aviation Company verkauft, und die Gründer traten ihren Dienst in der Armee an. Das erste echte Aston Martin Automobil wurde im März 1915 fertiggestellt. Es erhielt aufgrund seiner Form den Spitznamen „Coal Scuttle“ (Kohlenkasten). Das Fahrzeug basierte auf einem Isotta-Fraschini-Chassis aus dem Jahr 1908, das mit einem Vierzylinder-Motor von Coventry-Simplex ausgestattet wurde. Es war ein funktionales, aber leistungsstarkes Fahrzeug, das die Ambitionen der Gründer unterstrich. Doch die Expansion des jungen Unternehmens wurde jäh gebremst: Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs zwang Bamford und Martin, ihre Pläne vorerst auf Eis zu legen. Die gesamte Ausrüstung wurde an die Sopwith Aviation Company verkauft, und die Gründer traten ihren Dienst in der Armee an.

Nach dem Ende des Krieges im Jahr 1918 wurde das Unternehmen in der Abingdon Road in Kensington neu formiert. Ein neues Modell wurde entworfen, doch Robert Bamford verlor zunehmend das Interesse an der Automobilproduktion und verließ die Firma im Jahr 1920. Dies markierte den ersten von vielen kritischen Momenten in der Firmengeschichte. Lionel Martin stand vor der Herausforderung, neue Geldgeber zu finden, um seine Vision am Leben zu erhalten. Rettung kam in Person des wohlhabenden Grafen Louis Zborowski, eines passionierten Rennfahrers und Automobilenthusiasten. Mit seiner finanziellen Unterstützung konnte Aston Martin neue Modelle entwickeln, die speziell für den Rennsport konzipiert waren.



Ein bemerkenswertes Fahrzeug dieser Ära war der „Razor Blade“ (Rasierklinge) aus dem Jahr 1923. Wie der Name schon andeutet, besaß der Wagen eine extrem schmale Karosserie, die von einem Flugzeughersteller entworfen worden war, um den Luftwiderstand zu minimieren. Mit diesem Fahrzeug wurden zahlreiche Rekorde in Brooklands aufgestellt. Trotz dieser sportlichen Glanzlichter blieb die wirtschaftliche Situation schwierig.

Die Produktion von Strassenwagen kam nur schleppend voran, und die Kosten für den Rennsport waren immens. Als Graf Zborowski 1924 beim Grossen Preis von Italien in Monza tödlich verunglückte, verlor Aston Martin seinen wichtigsten Förderer. Das Unternehmen geriet in die Insolvenz und Lionel Martin sah sich gezwungen, die Firma zu verlassen, die seinen Namen trug. Damit endete das erste Kapitel von Aston Martin, doch der Grundstein für den Ruf als Hersteller exzellenter Sportwagen war gelegt.

Die Zwischenkriegszeit und sportliche Ambitionen (1926–1939)



Nach dem Ausscheiden von Lionel Martin und der drohenden Liquidation begann für Aston Martin eine neue Ära unter der Führung von Lord Charnwood und dem talentierten Ingenieur Augustus Cesare Bertelli. Bertelli, oft einfach „Gus“ genannt, übernahm die Rolle des technischen Direktors und prägte die Marke in den folgenden zehn Jahren massgeblich. Unter seiner Leitung zog das Unternehmen nach Feltham um, was den Beginn einer Phase relativer Stabilität und technischer Brillanz markierte.

Bertelli war ein Verfechter von Innovationen, die direkt aus dem Rennsport in die Serienproduktion flossen. Er entwickelte eine Reihe von Fahrzeugen, die heute als „Bertelli-Astons“ bekannt sind. Diese Wagen zeichneten sich durch fortschrittliche Merkmale wie Trockensumpfschmierung und obenliegende Nockenwellen aus Technologien, die damals keineswegs Standard waren. Das Modell „International“ wurde zum Aushängeschild dieser neuen Generation. Es war ein eleganter und zugleich leistungsstarker Sportwagen, der den Ruf von Aston Martin als Hersteller für Kenner festigte.



Der Motorsport blieb das Herzstück der Marke. In den 1930er Jahren erzielte Aston Martin beachtliche Erfolge beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Besonders hervorzuheben ist das Modell „Ulster“, das als einer der besten britischen Sportwagen seiner Zeit galt. Der Ulster war eine Weiterentwicklung des „Le Mans“-Modells und wurde speziell für Langstreckenrennen optimiert. Seine Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit machten ihn zu einem gefürchteten Konkurrenten auf den europäischen Rennstrecken. Bertelli selbst steuerte seine Wagen oft bei Rennen, was die enge Verbindung zwischen Konstruktion und praktischer Erprobung unterstrich.

Trotz der sportlichen Triumphe blieb die finanzielle Lage des Unternehmens eine ständige Herausforderung. Die Weltwirtschaftskrise der späten 1920er und frühen 1930er Jahre traf Luxushersteller besonders hart. Im Jahr 1932 wurde das Unternehmen erneut gerettet, diesmal von Sir Arthur Sutherland. Sein Sohn, Gordon Sutherland, übernahm die Geschäftsführung, während Bertelli sich weiterhin auf die technische Entwicklung konzentrierte. Unter der Ägide der Sutherlands wurde das Modellprogramm modernisiert. Der „2-Litre Speed“ war ein Versuch, die Marke einem etwas breiteren Publikum zugänglich zu machen, ohne die sportlichen Gene zu vernachlässigen. Dennoch blieb Aston Martin ein exklusiver Kleinserienhersteller, dessen jährliche Produktionszahlen selten die Marke von hundert Fahrzeugen überschritten.





Der Zweite Weltkrieg und der Neuanfang (1940–1946)

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs im Jahr 1939 kam die zivile Automobilproduktion bei Aston Martin fast vollständig zum Erliegen. Wie viele andere britische Industrieunternehmen wurde auch die Fabrik in Feltham für die Kriegsanstrengungen mobilisiert. Das Unternehmen spezialisierte sich auf die Herstellung von Präzisionsteilen für Flugzeuge, insbesondere für die Firmen Vickers-Armstrong und Rolls-Royce. Diese Arbeit sicherte das Überleben des Unternehmens während der Kriegsjahre und sorgte dafür, dass die technischen Fähigkeiten der Belegschaft erhalten blieben. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs im Jahr 1939 kam die zivile Automobilproduktion bei Aston Martin fast vollständig zum Erliegen. Wie viele andere britische Industrieunternehmen wurde auch die Fabrik in Feltham für die Kriegsanstrengungen mobilisiert.



Das Unternehmen spezialisierte sich auf die Herstellung von Präzisionsteilen für Flugzeuge, insbesondere für die Firmen Vickers-Armstrong und Rolls-Royce. Diese Arbeit sicherte das Überleben des Unternehmens während der Kriegsjahre und sorgte dafür, dass die technischen Fähigkeiten der Belegschaft erhalten blieben. Trotz der Fokussierung auf Rüstungsgüter gab es im Hintergrund Bestrebungen, die Zeit nach dem Krieg zu planen. Ein bemerkenswertes Projekt dieser Phase war das „Atom“-Konzept. Der Atom war ein avantgardistischer Prototyp mit einer stromlinienförmigen Karosserie und einer innovativen Rohrrahmen-Struktur. Er verfügte über ein halbautomatisches Getriebe und war seiner Zeit weit voraus. Der Wagen diente als rollendes Labor für neue Technologien und sollte zeigen, dass Aston Martin bereit war, die automobiler Zukunft nach dem Frieden aktiv mitzugestalten.





Als der Krieg 1945 endete, stand Aston Martin jedoch vor einer ungewissen Zukunft. Die Fabrik war zwar intakt, aber es fehlte an Kapital, um die Produktion von Luxuswagen wieder aufzunehmen. Zudem hatte sich der Markt grundlegend verändert. Gordon Sutherland erkannte, dass das Unternehmen einen starken Partner oder einen neuen Eigentümer mit erheblichen finanziellen Ressourcen benötigte, um langfristig bestehen zu können. Er schaltete eine Anzeige in der Zeitung „The Times“, in der er ein „hochwertiges Automobilunternehmen“ zum Verkauf anbot. Diese Anzeige sollte die Geschichte von Aston Martin für immer verändern, denn sie erregte die Aufmerksamkeit eines Mannes, der die Marke in ihre glanzvollste Epoche führen sollte.



Die goldene Ära unter David Brown (1947–1972)

Das Jahr 1947 markiert den Beginn der wohl bedeutendsten Ära in der Geschichte von Aston Martin. Der Käufer, der auf die Anzeige in der „Times“ reagierte, war David Brown, ein erfolgreicher Industrieller, der sein Vermögen mit der Herstellung von Traktoren und Getrieben gemacht hatte. Brown war ein leidenschaftlicher Automobilist und sah in Aston Martin die Chance, seine Vision eines perfekten britischen Sportwagens zu verwirklichen. Er erwarb das Unternehmen für die damals beachtliche Summe von 20.500 Pfund. Doch Brown erkannte schnell, dass Aston Martin allein nicht lebensfähig war, da es an einem modernen, leistungsstarken Motor fehlte.



Die Lösung fand er nur wenige Monate später, als er die Firma Lagonda kaufte. Lagonda besass die Rechte an einem hervorragenden 2,6-Liter-Reihensechszylinder-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, der unter der Leitung des legendären W.O. Bentley entwickelt worden war.

Die Fusion dieser beiden Marken zu „Aston Martin Lagonda“ schuf die technologische Basis für den Aufstieg zur Weltmarke. Das erste Modell dieser neuen Ära war der Aston Martin 2-Litre Sports, der später als DB1 bekannt wurde. Er kombinierte das Fahrwerk des „Atom“-Prototyps mit einem neuen Design und markierte den Beginn der berühmten DB-Serie, benannt nach den Initialen des Besitzers.



Der eigentliche Durchbruch gelang jedoch mit dem DB2 im Jahr 1950. Ausgestattet mit dem Lagonda-Motor, war der DB2 ein echter Grand Tourer, der sowohl auf der Strasse als auch im Rennsport überzeugte.

Bei den 24 Stunden von Le Mans erzielte der Wagen Klassensiege und festigte den Ruf von Aston Martin als ernstzunehmender Konkurrent für Marken wie Ferrari und Jaguar. Die Weiterentwicklungen DB2/4 und DB3S bauten diesen Erfolg weiter aus. David Brown investierte massiv in das Rennprogramm, da er fest davon überzeugt war, dass sportliche Siege der beste Weg waren, um die Qualität und Leistungsfähigkeit seiner Strassenwagen zu beweisen. Der absolute Höhepunkt der sportlichen Ambitionen wurde im Jahr 1959 erreicht. Mit dem DBR1 gelang Aston Martin der Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans, pilotiert von Carroll Shelby und Roy Salvadori.







Im selben Jahr sicherte sich das Team auch die Sportwagen-Weltmeisterschaft. Dieser Triumph war die Krönung jahrelanger harter Arbeit und machte Aston Martin endgültig zur Legende. Parallel dazu wurde der DB4 eingeführt, ein Fahrzeug, das neue Maßstäbe in Sachen Design und Technik setzte. Die Karosserie wurde vom italienischen Studio Touring Superleggera entworfen und zeichnete sich durch eine zeitlose Eleganz aus, die bis heute als Inbegriff des britischen Sportwagens gilt. Auf den DB4 folgte im Jahr 1963 der DB5, der wohl berühmteste Aston Martin aller Zeiten. Seine Bekanntheit verdankt er vor allem seinem Einsatz als Dienstwagen von James Bond im Film „Goldfinger“. Die Kombination aus dem eleganten Wagen und dem charismatischen Geheimagenten schuf eine kulturelle Ikone.

Der DB5 war mit Gadgets wie Schleudersitz, Maschinengewehren und rotierenden Nummernschildern ausgestattet, was die Fantasie eines weltweiten Publikums beflügelte. Plötzlich war Aston Martin nicht mehr nur eine Marke für Kenner, sondern ein globales Statussymbol. Die Nachfolgemodelle DB6 und der modernere DBS führten diese Tradition fort, wobei der DBS mit seinem kantigeren Design den Übergang in die 1970er Jahre einläutete. Trotz des enormen Prestiges und der technischen Erfolge blieb die wirtschaftliche Seite des Unternehmens unter David Brown schwierig. Die Entwicklungskosten für neue Modelle und das kostspielige Rennprogramm belasteten die Finanzen der David Brown Group. Anfang der 1970er Jahre zwangen wirtschaftliche Probleme in seinen anderen Geschäftsbereichen Brown dazu, Aston Martin Lagonda zu verkaufen. Im Jahr 1972 endete damit eine 25-jährige Ära, die die Marke geformt und ihr die Identität gegeben hatte, von der sie noch heute zehrt. David Brown hinterliess ein Erbe, das weit über die produzierten Fahrzeuge hinausging; er hatte Aston Martin zu einer der begehrtesten Marken der Welt gemacht.







Trotz des enormen Prestiges und der technischen Erfolge blieb die wirtschaftliche Seite des Unternehmens unter David Brown schwierig. Die Entwicklungskosten für neue Modelle und das kostspielige Rennprogramm belasteten die Finanzen der David Brown Group. Anfang der 1970er Jahre zwangen wirtschaftliche Probleme in seinen anderen Geschäftsbereichen Brown dazu, Aston Martin Lagonda zu verkaufen. Im Jahr 1972 endete damit eine 25-jährige Ära, die die Marke geformt und ihr die Identität gegeben hatte, von der sie noch heute zehrt. David Brown hinterliess ein Erbe, das weit über die produzierten Fahrzeuge hinausging; er hatte Aston Martin zu einer der begehrtesten Marken der Welt gemacht.

Turbulenzen und technischer Wandel (1973–1986)

[Britain's First Supercar Zeitung \(Englisch\)](#)

Die Zeit nach dem Verkauf durch David Brown war für Aston Martin von grosser Unsicherheit geprägt. Das Unternehmen wurde von der Investmentgruppe Company Developments übernommen, doch die globale Wirtschaftslage verschlechterte sich zusehends. Die Ölkrise von 1973 traf die Hersteller von hubraumstarken Luxuswagen besonders hart. Die Nachfrage brach ein, und die Kosten für Rohstoffe und Energie stiegen massiv an. Im Jahr 1974 sah sich Aston Martin gezwungen, die Produktion vorübergehend einzustellen und Gläubigerschutz zu beantragen. Es schien, als ob die Geschichte der Marke an diesem Punkt enden würde.

Doch erneut fand sich eine Gruppe von Rettern. Die Geschäftsleute Peter Sprague und George Minden übernahmen das Unternehmen und leiteten eine Phase der Konsolidierung ein. Ein wichtiger Schritt war die Weiterentwicklung des V8-Motors, der bereits Ende der 1960er Jahre eingeführt worden war. Der Aston Martin V8 wurde zum Rückgrat der Modellpalette. Mit seinem kraftvollen, fast amerikanischen Design und dem bulligen Motor verkörperte er eine neue Art von britischem Sportwagen – muskulös, laut und extrem schnell. Der V8 Vantage, der 1977 vorgestellt wurde, erhielt den Beinamen „Britain's First Supercar“. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 270 km/h konnte er es mit den schnellsten Fahrzeugen seiner Zeit aufnehmen.

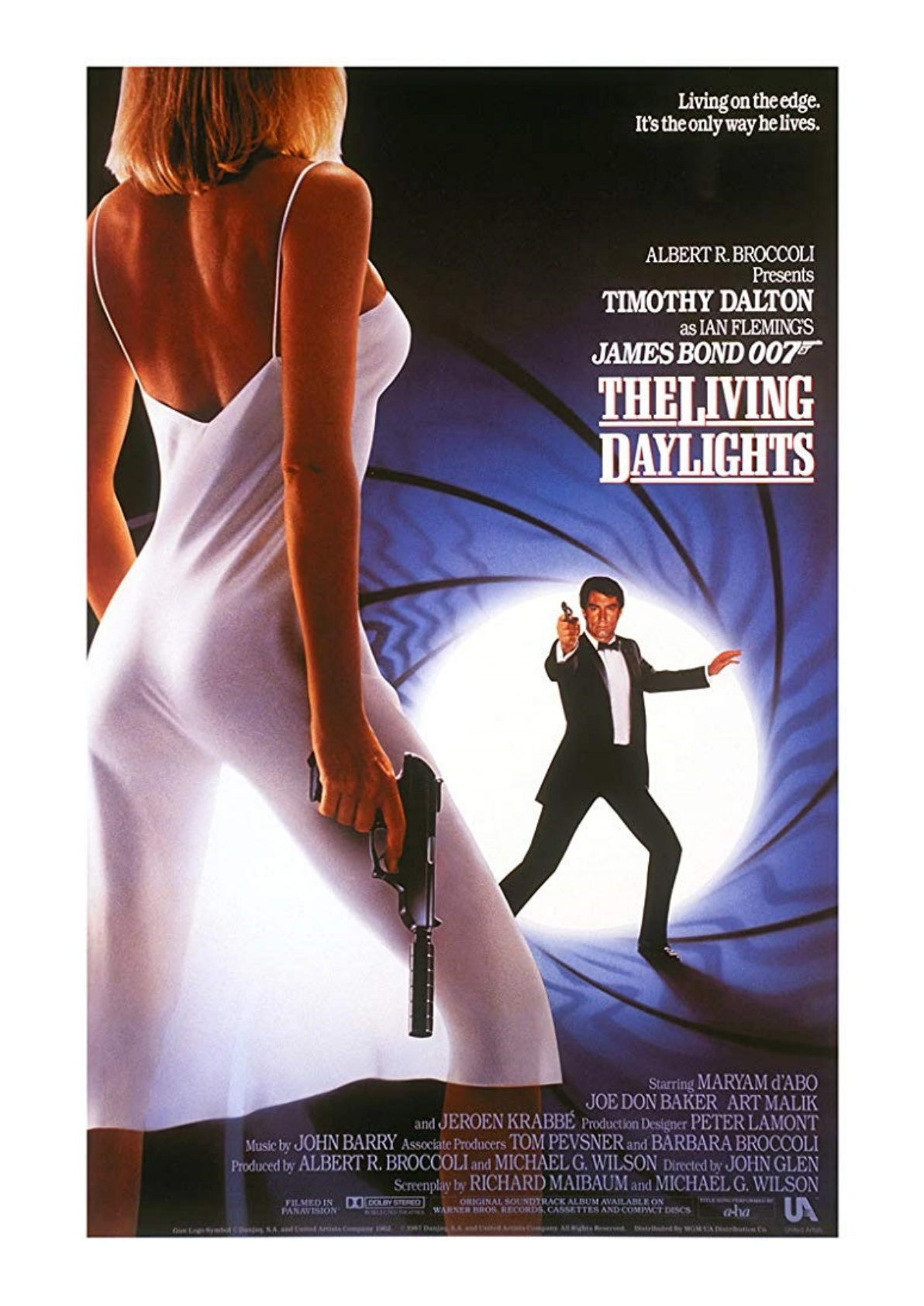


Ein weiteres bemerkenswertes Projekt dieser Ära war der Aston Martin Lagonda der zweiten Serie, der 1976 der Weltöffentlichkeit präsentiert wurde. Entworfen von William Towns, war dieser viertürige Luxuswagen eine radikale Abkehr von allem, was man bisher von der Marke kannte. Mit seinem extrem flachen, keilförmigen Design und einer für die damalige Zeit revolutionären digitalen Instrumentierung sorgte er für weltweites Aufsehen. Obwohl die Technik anfangs sehr anfällig war, wurde der Lagonda zu einem Erfolg, besonders in den Märkten des Nahen Ostens. Er bewies, dass Aston Martin bereit war, mutige Wege zu gehen und technologische Grenzen auszuloten.

In den 1980er Jahren übernahm Victor Gauntlett die Führung des Unternehmens. Gauntlett war ein charismatischer Geschäftsmann mit einer grossen Leidenschaft für die Marke. Unter seiner Leitung kehrte eine gewisse Stabilität zurück. Er verstand es meisterhaft, das Erbe von Aston Martin zu pflegen und gleichzeitig neue Impulse zu setzen. Ein Highlight dieser Phase war die erneute Zusammenarbeit mit dem italienischen Karosseriebauunternehmen Zagato. Der Aston Martin V8 Zagato, eine limitierte Kleinserie, wurde zu einem begehrten Sammlerobjekt und belebte die Tradition der exklusiven Sondermodelle wieder.

Gauntlett war es auch, der die Verbindung zu James Bond erneuerte. Im Film „Der Hauch des Todes“ (1987) kehrte Timothy Dalton als 007 in einem Aston Martin V8 Volante auf die Leinwand zurück. Diese mediale Präsenz war wichtig, um die Marke im Bewusstsein der Öffentlichkeit zu halten. Trotz dieser Erfolge war klar, dass Aston Martin als kleiner, unabhängiger Hersteller langfristig kaum gegen die grossen Konzerne bestehen konnte. Die Entwicklungskosten für moderne Abgasreinigung und Sicherheitssysteme waren für ein Unternehmen dieser Grösse kaum zu stemmen. Dies führte schliesslich zu den Verhandlungen mit einem der grössten Automobilkonzerne der Welt: Ford.





Living on the edge.
It's the only way he lives.

ALBERT R. BROCCOLI
Presents
TIMOTHY DALTON
as IAN FLEMING'S
JAMES BOND 007™
**THE LIVING
DAYLIGHTS**

Starring **MARYAM d'ABO**
JOE DON BAKER **ART MALIK**
and **JEROEN KRABBE** Production Designer **PETER LAMONT**
Music by **JOHN BARRY** Associate Producers **TOM PEVNER** and **BARBARA BROCCOLI**
Produced by **ALBERT R. BROCCOLI** and **MICHAEL G. WILSON** Directed by **JOHN GLEN**
Screenplay by **RICHARD MAIBAUM** and **MICHAEL G. WILSON**

FILMED IN
PANAVISION

DOLBY STEREO
DIGITAL SURROUND

ORIGINAL SOUNDTRACK ALBUM AVAILABLE ON
WARNER BROS. RECORDS, CASSETTES AND COMPACT DISCS

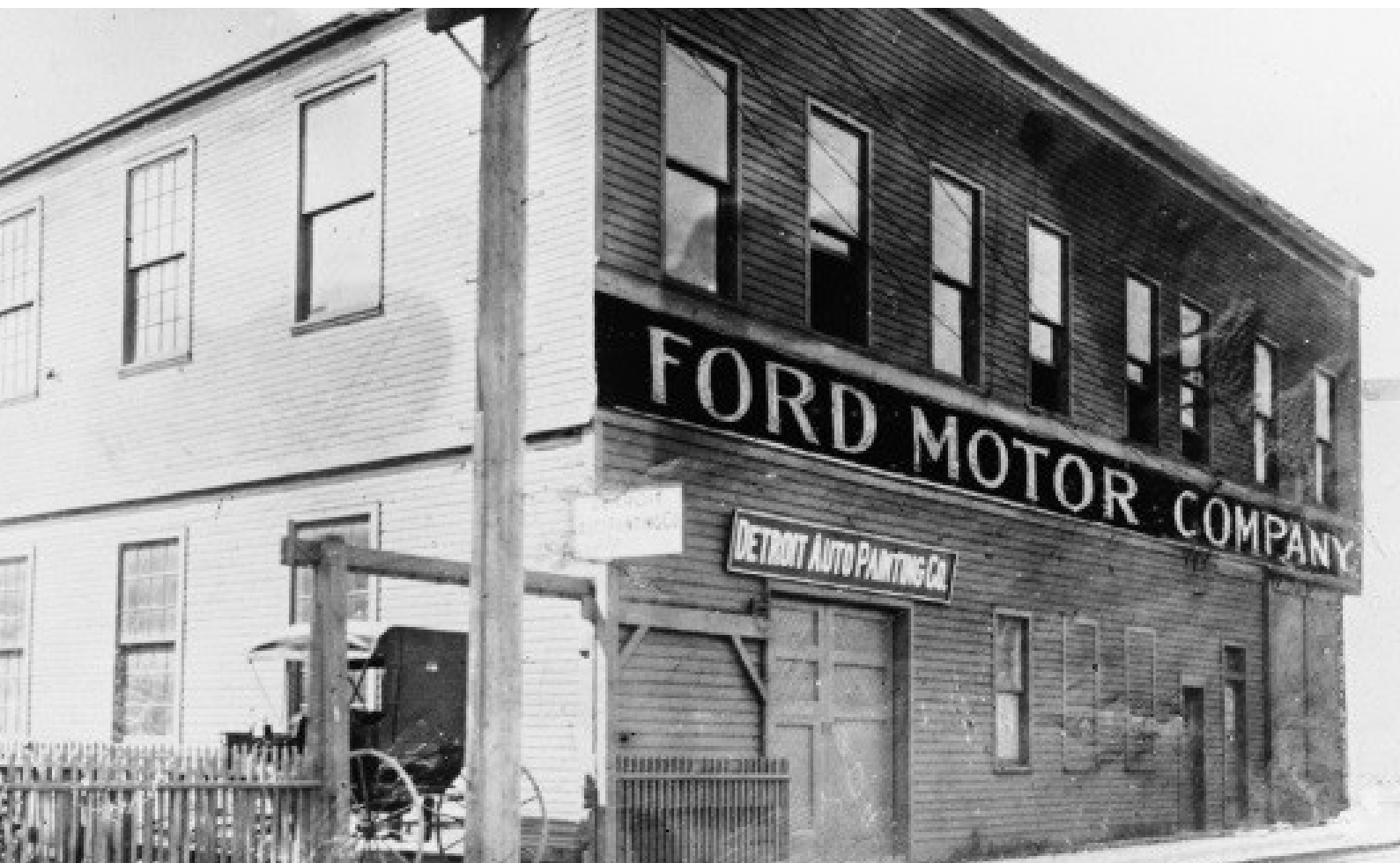
TITLE SONG PERFORMED BY
a-ha

UA

From Logo Symbol © Danbury, S.A. and United Artists Company DMG. © 1987 Danbury, S.A. and United Artists Company. All Rights Reserved. Distributed by MGM/UA Distribution Co. United Artists

Die Ford-Ära: Modernisierung und Expansion (1987–2006)

Der Einstieg der Ford Motor Company im Jahr 1987 markierte den Beginn einer tiefgreifenden Transformation. Ford suchte nach einer prestigeträchtigen europäischen Marke für seine „Premier Automotive Group“, und Aston Martin passte perfekt in dieses Portfolio. Zunächst erwarb Ford 75 Prozent der Anteile, bevor das Unternehmen 1994 vollständig übernommen wurde. Für Aston Martin bedeutete dies den Zugang zu schier unerschöpflichen finanziellen Ressourcen und modernster Fertigungstechnologie – Dinge, die dem Unternehmen in seiner bisherigen Geschichte fast immer gefehlt hatten. Das erste Modell, das unter der Ägide von Ford entwickelt wurde, war der Aston Martin Virage. Er sollte den in die Jahre gekommenen V8 ersetzen und die Marke in die 1990er Jahre führen. Doch der eigentliche Wendepunkt kam mit dem DB7, der 1993 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt wurde. Der DB7 war das erste Modell seit Jahrzehnten, das wieder die Initialen von David Brown trug. Entworfen von Ian Callum, bestach der Wagen durch eine fließende, elegante Linienführung, die an die klassischen DB-Modelle erinnerte. Der DB7 wurde zum erfolgreichsten Modell der bisherigen Firmengeschichte und rettete Aston Martin vor der Bedeutungslosigkeit. Er bewies, dass es einen grossen Markt für einen modernen, britischen Grand Tourer gab.





Unter Ford wurde auch die Produktion professionalisiert. Im Jahr 2003 wurde das neue Hauptquartier und Werk in Gaydon, Warwickshire, eröffnet. Dies war die erste massgeschneiderte Produktionsstätte in der Geschichte von Aston Martin und ermöglichte eine deutlich höhere Fertigungsqualität und Effizienz. Parallel dazu wurde die Modellpalette konsequent ausgebaut. Der V12 Vanquish, der 2001 erschien, war ein technologisches Meisterwerk mit einem Chassis aus Aluminium und Kohlefaser sowie einem leistungsstarken V12-Motor. Er wurde erneut zum Dienstwagen von James Bond in „Stirb an einem anderen Tag“ und festigte den Status der Marke als technologisch führend.

Ein weiterer Meilenstein war die Einführung der VH-Plattform (Vertical/Horizontal), die als Basis für eine ganze Generation von Fahrzeugen diente. Der DB9, der 2004 den DB7 ablöste, war das erste Modell auf dieser neuen Architektur. Er setzte neue Maßstäbe in Sachen Leichtbau und Fahrdynamik. Kurz darauf folgte der V8 Vantage, ein kompakterer Sportwagen, der direkt gegen den Porsche 911 positioniert wurde. Mit diesen Modellen gelang es Aston Martin, seine jährlichen Verkaufszahlen von wenigen hundert auf mehrere tausend Fahrzeuge zu steigern, ohne dabei die Exklusivität der Marke zu gefährden.

Auch im Motorsport kehrte Aston Martin unter Ford auf die Weltbühne zurück. In Zusammenarbeit mit Prodrive wurde die Abteilung „Aston Martin Racing“ gegründet. Der DBR9, ein Rennwagen auf Basis des DB9, erzielte in den Jahren 2007 und 2008 Klassensiege bei den 24 Stunden von Le Mans. Diese Erfolge knüpften direkt an die glorreichen Zeiten der 1950er Jahre an und bewiesen, dass die Marke ihre sportliche Seele nicht verloren hatte. Trotz dieser positiven Entwicklung entschied sich Ford im Jahr 2006 aufgrund eigener wirtschaftlicher Schwierigkeiten in den USA, Aston Martin zu verkaufen. Das Unternehmen war nun jedoch in einer weitaus besseren Verfassung als jemals zuvor.



Unabhängigkeit und neue Partnerschaften (2007–2019)

Im März 2007 wurde Aston Martin für 479 Millionen Pfund an ein Konsortium unter der Leitung von David Richards, dem Gründer von Prodrive, verkauft. Damit begann eine Phase der erneuten Unabhängigkeit, die jedoch durch die globale Finanzkrise von 2008 vor grosse Herausforderungen gestellt wurde. Trotz des schwierigen Marktumfelds hielt das Unternehmen an seiner Produktstrategie fest. Der DBS V12, eine leistungsstärkere Version des DB9, wurde zum neuen Flaggschiff und glänzte in den James-Bond-Filmen „Casino Royale“ und „Ein Quantum Trost“.

Ein mutiger Schritt war die Einführung des Rapide im Jahr 2010, einer viertürigen Sportlimousine, die den Geist des historischen Lagonda in die Moderne übersetzte. Der Rapide bot den Luxus und den Platz einer Limousine, ohne die sportlichen Fahrleistungen eines Aston Martin zu opfern. In dieser Zeit entstanden auch einige der exklusivsten Fahrzeuge der Markengeschichte, wie der One-77. Mit nur 77 gebauten Exemplaren, einem 7,3-Liter-V12-Motor und einer Karosserie aus handgefertigtem Aluminium war er ein ultimatives Statement für Handwerkskunst und Exklusivität.

Um die hohen Entwicklungskosten für neue Motoren und Elektroniksysteme zu bewältigen, ging Aston Martin 2013 eine strategische Partnerschaft mit der Daimler AG (heute Mercedes-Benz Group) ein. Diese Kooperation ermöglichte den Zugriff auf die leistungsstarken V8-Biturbo-Motoren von Mercedes-AMG und modernste Infotainment-Systeme. Das erste Modell, das von dieser Partnerschaft profitierte, war der DB11. Auch im Motorsport kehrte Aston Martin unter Ford auf die Weltbühne zurück. In Zusammenarbeit mit Prodrive wurde die Abteilung „Aston Martin Racing“ gegründet. Der DBR9, ein Rennwagen auf Basis des DB9, erzielte in den Jahren 2007 und 2008 Klassensiege bei den 24 Stunden von Le Mans.

Diese Erfolge knüpften direkt an die glorreichen Zeiten der 1950er Jahre an und bewiesen, dass die Marke ihre sportliche Seele nicht verloren hatte. Trotz dieser positiven Entwicklung entschied sich Ford im Jahr 2006 aufgrund eigener wirtschaftlicher Schwierigkeiten in den USA, Aston Martin zu verkaufen. Das Unternehmen war nun jedoch in einer weitaus besseren Verfassung als jemals zuvor. 2016 vorgestellt wurde. Er markierte den Beginn des „Second Century Plan“, einer ehrgeizigen Strategie zur Erneuerung der gesamten Modellpalette. Auf den DB11 folgten der neue Vantage und der DBS Superleggera, die die Marke technologisch und optisch in die Neuzeit führten.





Die Ära Lawrence Stroll und die Zukunft (2020–heute)

Ein weiterer entscheidender Wendepunkt ereignete sich im Jahr 2020, als ein Konsortium unter der Leitung des kanadischen Milliardärs Lawrence Stroll eine bedeutende Beteiligung an Aston Martin erwarb. Stroll, der bereits Eigentümer eines Formel-1-Teams war, übernahm das Amt des Exekutivvorsitzenden und leitete eine umfassende Neuausrichtung ein. Sein Ziel war es, Aston Martin zur begehrtesten britischen Ultra-Luxus-Marke der Welt zu machen. Ein zentraler Bestandteil dieser Strategie war die Rückkehr in die Formel 1 mit einem eigenen Werksteam ab der Saison 2021, was die globale Sichtbarkeit der Marke massiv erhöhte.

Unter Strolls Führung wurde der DBX, der erste SUV in der Geschichte von Aston Martin, erfolgreich im Markt etabliert. Der DBX erwies sich als entscheidend für die finanzielle Stabilisierung des Unternehmens, da er neue Kundengruppen erschloss und die Verkaufszahlen deutlich steigerte. Besonders die leistungsstarke Version DBX707 setzte neue Maßstäbe im Segment der Luxus-SUVs. Parallel dazu trieb das Unternehmen die Entwicklung von Hypercars voran. Der Aston Martin Valkyrie, entwickelt in Zusammenarbeit mit Red Bull Racing und dem genialen Konstrukteur Adrian Newey, ist ein Fahrzeug, das die Grenzen zwischen Strassenwagen und Formel-1-Boliden verschwimmen lässt.





Im Jahr 2023 präsentierte Aston Martin den DB12, den das Unternehmen als den weltweit ersten „Super Tourer“ bezeichnet. Mit einer massiven Steigerung der Leistung, einem komplett neu gestalteten Interieur und modernster Fahrwerkstechnologie zeigt der DB12 die Richtung auf, in die sich die Marke entwickelt: mehr Performance, mehr Luxus und eine kompromisslose Ausrichtung auf die Wünsche der anspruchsvollsten Kunden. Auch das Thema Elektrifizierung steht fest auf der Agenda. Mit dem Projekt „Racing. Green.“ hat sich Aston Martin verpflichtet, bis 2030 eine vollständig elektrifizierte Modellpalette anzubieten, wobei der Fokus weiterhin auf dem unverwechselbaren Fahrerlebnis liegen wird. Heute, nach über 110 Jahren, steht Aston Martin an der Schwelle zu einer neuen Ära. Die Marke hat bewiesen, dass sie in der Lage ist, sich immer wieder neu zu erfinden, ohne ihre reiche Tradition zu verleugnen. Mit einer starken Führung, technologischen Partnerschaften und einer klaren Vision für die Zukunft ist Aston Martin besser aufgestellt als je zuvor, um auch im 21. Jahrhundert als Inbegriff britischer Automobilkunst zu glänzen.